# Tribunal d'appel des transports du Canada

## 2010-2011

### Rapport sur les plans et les priorités

---

L'honorable John Baird, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

# Table des matières


MESSAGE DU PRÉSIDENT ..... 5

SECTION I : SURVOL ..... 8
- Raison d'être et responsabilités ..... 9
- Tableau de concordance de l'architecture des AAP ..... 9
- Passage à l'architecture des activités de programmes ..... 10
  - Résultat stratégique ..... 10
  - Activités du programme ..... 10
  - Renseignements sur l'organisation ..... 10
- Sommaire de la planification ..... 12
- Contribution des priorités à l'atteinte des résultats stratégiques ..... 13
- Analyse des risques ..... 14
- Profil des dépenses ..... 15
- Tableau des dépenses prévues de l'organisme ..... 16
- Postes votés et législatifs ..... 17

SECTION II : ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMMES PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE ..... 18
- Résultat stratégique ..... 19
  - Audiences en révision et en appel ..... 19
- Activité de programme par résultat stratégique ..... 19
- Plan d'action économique du Canada (PAEC) ..... 21
- Leçons apprises ..... 21
- Avantages pour les canadiens ..... 22

SECTION III : RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES ..... 24
- Autres sujets d'intérêt ..... 25
- Lois et règlements en vigueur ..... 25
- Rapport annuel prévu par la Loi et autres rapports du Tribunal ..... 26

## ❖ Message du Président

J'ai l'honneur de présenter le Rapport sur les plans et les priorités 2010-2011 du Tribunal d'appel des transports du Canada.

Le Tribunal est un organisme quasi judiciaire dont le rôle consiste à fournir un processus indépendant de révision de certaines mesures administratives et de certaines mesures d'application de la loi prises en vertu de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*, la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur la sureté du transport maritime*, la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, la *Loi sur les transports au Canada*, la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* et la *Loi maritime du Canada.*

Le Tribunal se prononce sur des questions liées à la suspension ou à l'annulation de licences, de certificats et d'autres documents d'autorisation, à des ordres concernant la sécurité ferroviaire et à la gestion de sanctions administratives pécuniaires en vertu de diverses lois fédérales.

Le Tribunal tient ses audiences partout au Canada conformément aux règles d'équité procédurale et de justice naturelle. Il statue sur des questions qui ont une incidence immédiate sur les secteurs aéronautique, maritime et ferroviaire du pays, d'un océan à l'autre.

Les membres qui sont nommés possèdent une expérience précise en matière de transport ou une expérience en droit administratif leur permettant d'examiner efficacement la multitude de questions dont le Tribunal est saisi. C'est grâce à son équipe que le Tribunal est devenu un organisme quasi judiciaire spécialisé en matière de transport et qu'il a rehaussé la crédibilité et la valeur de son processus décisionnel.

En 2010, le nombre d'audiences devrait augmenter de façon importante en raison de la situation économique, de la surveillance accrue des différents modes de transport sous réglementation fédérale et de l'élargissement du mandat du Tribunal attribuable à l'ajout du secteur maritime (la *Loi sur la sureté du transport maritime* et le *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires* pris en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*) et enfin du secteur ferroviaire. Dans cette foulée, on observe une croissance du nombre de révisions de décisions concernant le refus de délivrer ou de modifier des documents d'aviation.

Chaque nouveau membre reçoit une formation approfondie portant sur le fonctionnement et les responsabilités d'un tribunal administratif fédéral afin d'assurer l'uniformité du processus d'arbitrage à l'égard de tous les modes de transport.

Le recrutement et le maintien en poste de nouveaux employés à temps plein ainsi que des membres additionnels devant être recrutés pour répondre au mandat du Tribunal sont les deux principaux enjeux auxquels nous devrons faire face au cours des prochaines années. Heureusement, l'équipe actuelle est composée d'employés et de membres dévoués et professionnels qui forment une dynamique solide sur laquelle nous pourrons nous appuyer pendant les quatre prochaines années.

C'est pour cette raison qu'à titre de nouveau président et premier dirigeant, je suis convaincu que le Tribunal d'appel des transports du Canada continuera d'être reconnu comme un chef de file dans son domaine, et ce, tant à l'échelle nationale qu'internationale.

Président et premier dirigeant

J. Richard W. Hall

# Section I - Survol

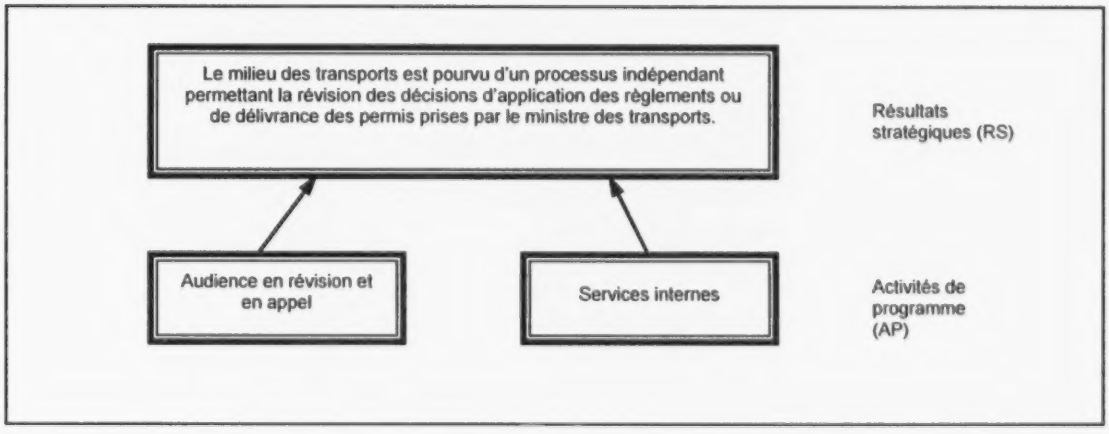
## ❖ Raison d'être et Responsabilités

Le mandat et la compétence du Tribunal d'appel des transports du Canada sont prévus par la *Loi sur le tribunal d'appel des transports du Canada*. Le mandat principal du Tribunal, à titre d'organisme multimodal de révision, est de tenir des audiences en révision ou en appel à la demande des intéressés, relativement à certaines mesures administratives prises en vertu de diverses lois fédérales sur les transports.
L'objectif du programme est de pourvoir le milieu des transports d'un processus indépendant permettant la révision des mesures d'application de la loi et des décisions portant sur la délivrance des licences, lesquelles sont prises par le ministre des Transports.

Les mesures d'application de la loi et les décisions portant sur la délivrance des licences, lesquelles sont prises par le ministre, peuvent comprendre l'imposition d'amendes, la suspension, l'annulation, le refus de renouveler, ou le refus de délivrer ou de modifier des documents d'autorisation pour raisons médicales ou autres. La personne ou la personne morale touchée est désignée sous le nom de titulaire de document.

La révision de ces décisions peut être faite à deux niveaux : une révision ou un appel. Les audiences sont tenues rapidement et simplement aux termes des règles d'équité et de justice naturelle.

## ❖ Tableau de concordance de l'architecture des AAP



## ❖ Passage à l'architecture des activités de programme

### Résultat stratégique

Pourvoir le milieu des transports d'un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des transports.

### Activités du programme

La seule activité du Tribunal est de fournir un processus indépendant de révision aux secteurs aéronautique, ferroviaire et maritime, permettant ainsi aux titulaires de document de faire entendre leur requête. Le Tribunal constitue le seul forum permettant aux titulaires de document d'avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle. Il n'y a aucun chevauchement ou duplication du rôle du Tribunal avec celui d'un autre comité ou organisme ou d'une autre commission. Le Tribunal est particulier dans le domaine des transports, étant donné qu'il joue le rôle d'un organisme juridictionnel.

L'objectif du programme est d'assurer le fonctionnement d'un tribunal indépendant chargé de répondre aux requêtes provenant du milieu des transports concernant la révision des mesures d'application de la loi et des décisions portant sur la délivrance des licences prises par le ministre des Transports aux termes de la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur la sûreté du transport maritime*, la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, la *Loi sur les transports au Canada*, la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* et la *Loi maritime du Canada*.

L'efficacité du programme peut se mesurer par sa capacité de pourvoir le milieu des transports d'un processus de révision des décisions ministérielles de façon juste, équitable et dans un délai raisonnable. Les audiences du Tribunal sont facilement accessibles aux personnes non spécialisées dans le domaine du droit, sans les complexités juridiques et les arriérés de cas que l'on retrouve dans l'ancien système judiciaire avant la création de ce tribunal et de son prédécesseur, le Tribunal de l'aviation civile.

### Renseignements sur l'organisation

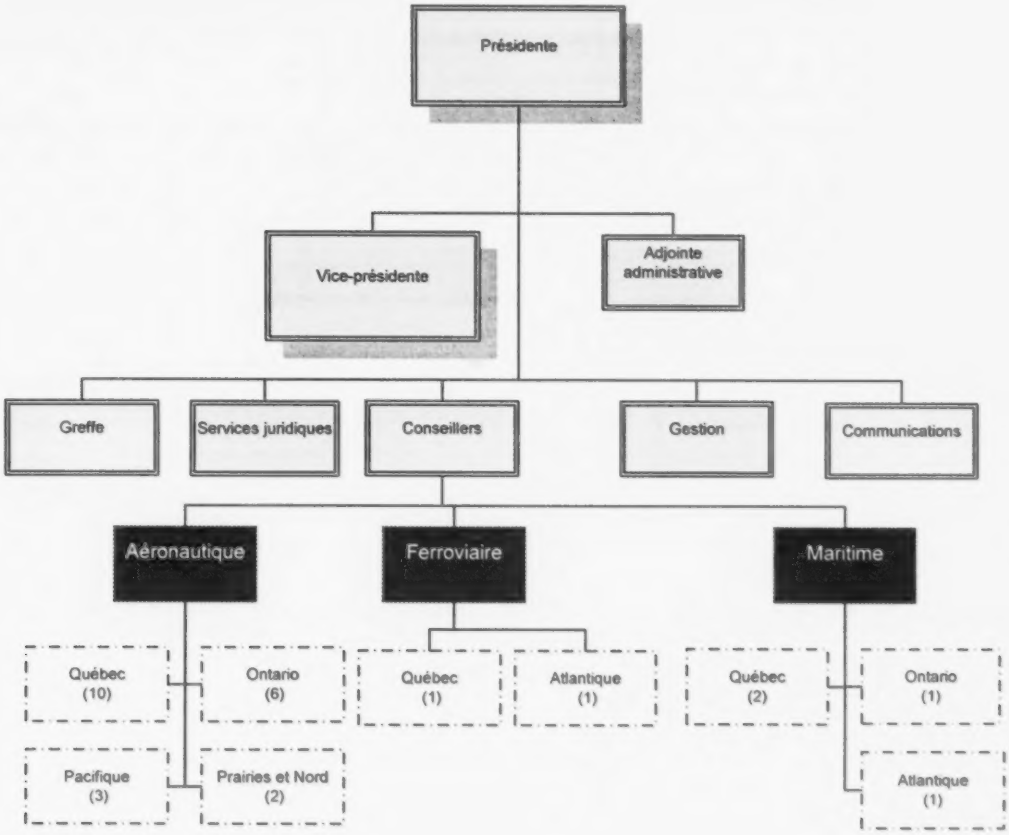
Le président est le premier dirigeant du Tribunal. À ce titre, il en assure la direction et contrôle la gestion de son personnel. Il est notamment chargé :

- de la répartition du travail entre les conseillers;
- de la composition des comités pour entendre les affaires portées devant le Tribunal;
- de la conduite des travaux du Tribunal;
- de la gestion interne du Tribunal.

Le Tribunal rend compte au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports.

Le président, la vice-présidente et le personnel immédiat représentent 12 équivalents temps plein (ETP). Vingt-sept conseillers à temps partiel étaient en fonction durant l'exercice 2008-2009. Répartis dans les diverses régions du Canada, les conseillers sont nommés par décret en conseil en raison de leurs connaissances et de leurs compétences.

## Tableau 1 : Organigramme




- La partie inférieure de l'organigramme indique la répartition par région des conseillers à temps partiel et le secteur de leurs compétences. Tous les conseillers relèvent du président.
- Douze équivalents temps plein (ETP) sont utilisés par les employés à temps plein continu, y compris le président et la vice-présidente. Les vingt-sept conseillers à temps partiel utilisent cinq équivalents temps plein. Au cours de l'exercice 2008-2009, huit conseillers à temps partiels ont été nommés.

## ❖ Sommaire de la planification

Ressources financières (en milliers de dollars)

| 2010-2011 | 2011-2012 | 2012-2013 |
|---|---|---|
| 1 337,0 | 1 337,0 | 1 337,0 |

Ressources humaines (Équivalent temps-plein – ETP)

| 2010-2011 | 2011-2012 | 2012-2013 |
|---|---|---|
| 12 | 12 | 12 |

| **Résultat stratégique 1 :** Le milieu des transports du Canada est pourvu d'un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des Transports. | |
|---|---|
| **Indicateurs de rendement** | **Objectifs** |
| % des décisions rendues à la suite d'une révision ou d'un appel dans les 90 jours suivant la demande d'audience | 100 % des décisions ont été rendues dans un délai de 90 jours |
| % des conseillers qui ont reçu de la formation ou suivi des cours de perfectionnement | 100 % des conseillers ont reçu de la formation dans les 120 jours suivant la date de leur nomination |
| % des employés du greffe qui ont reçu de la formation | 100 % des employés du greffe ont reçu de la formation au cours de l'année financière |
| % des décisions publiées sur le site Web | 100 % des décisions sont publiées sur le site Web dans les 120 jours suivant la date de l'audience |

| Activité de programme | Prévision des dépenses 2009-2010 | Dépenses prévues | | | Concordance avec les résultats du gouvernement du Canada |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010-2011 | 2011-2012 | 2012-2013 | |
| Audiences en révision et en appel | 1 337,0 | 1 337,0 | | | Un Canada sécuritaire et sécurisé |
| **Total des dépenses prévues** | | 1 337,0 | 1 337,0 | 1 337,0 | |

## ❖ Contribution des priorités à l'atteinte des résultats stratégiques

| Priorités opérationnelles | Type | Liens avec les résultats stratégiques | Description |
|---|---|---|---|
| Tenir des audiences rapidement et sans formalisme | Permanente | Le milieu des transports du Canada est pourvu d'un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des transports. | En révisant les décisions ministérielles de façon juste, équitable et dans un délai raisonnable.<br><br>Le nombre de jours écoulés avant qu'une décision soit rendue après une audience se chiffre en moyenne à 70 pour une révision et à 85 pour un appel. Notre objectif est établi à 90 jours, selon notre cadre de gestion du rendement.<br><br>La Tribunal encourage la tenue de conférences préparatoires à l'audience pour venir en aide aux parties comparaissant devant lui, dans le but de déterminer les questions sur lesquelles le Tribunal devra statuer et pour permettre la divulgation de documents. Cela permet de réduire la durée des audiences et d'éviter les |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | | ajournements à la dernière minute, rendus nécessaires à la suite de divulgations tardives. |

| Priorités en matière de gestion | Type | Liens avec les résultats stratégiques | Description |
|---|---|---|---|
| Plan de continuité des activités (PCA) | Permanente | Le milieu des transports du Canada est pourvu d'un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des transports. | Des plans, des mesures et des dispositions sont en place pour assurer la prestation continue de services essentiels. Cela permettra à l'organisation de recouvrer ses données et ses biens afin de pourvoir le milieu des transports d'un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de la délivrance des permis prises par le ministre des transports, dans le cas d'une perte d'exploitation. |
| Faire connaître davantage le Tribunal d'appel des transports du Canada et accroître sa visibilité en ce qui concerne sa mission, son rôle et les résultats atteints | Permanente | Le milieu des transports du Canada est pourvu d'un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des Transports. | Informer davantage le milieu des transports et les intervenants clés pour qu'ils comprennent mieux le mandat, les services et les décisions du Tribunal. |

## ❖ Analyse des risques

Le principal risque pour le Tribunal, en tant que micro-organisation, découle de la pression accrue qu'exercent sur ses ressources l'augmentation et l'imprévisibilité de sa charge, de même que ses obligations au titre des initiatives horizontales pangouvernementales. Les activités du Tribunal sont régies par les demandes externes; par conséquent, il ne peut que réagir et non planifier à cet égard.

Bien que la demande de services soit demeurée relativement stable, le Tribunal a eu à gérer les hausses croissantes de frais d'exploitation, notamment les allocations quotidiennes des conseillers, les salles d'audience, les sténographes judiciaires, les frais de déplacement, les mises

à niveau de la technologie de l'information et les frais de traduction, tandis que son budget d'immobilisations est demeuré stable.

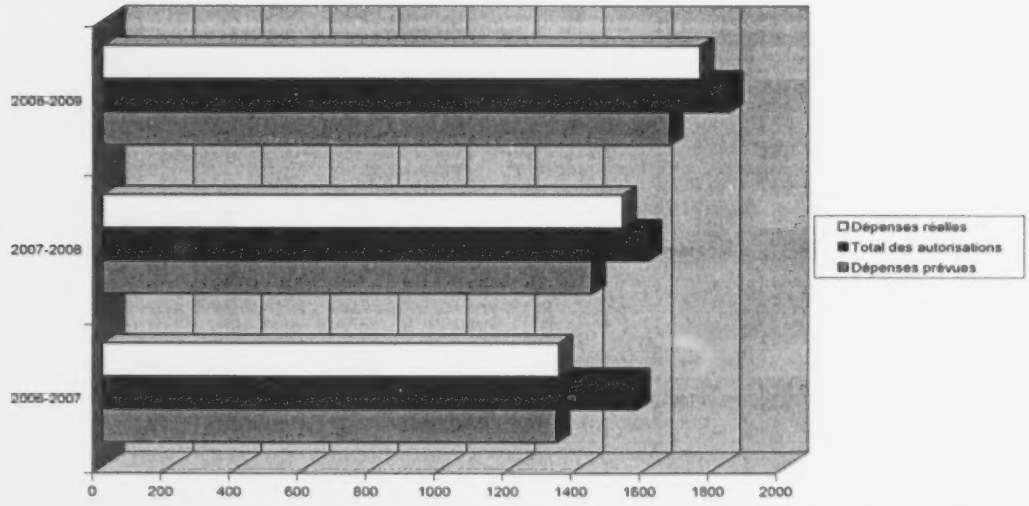
Toutefois, il faut souligner que le risque le plus important découle du fait que le nombre de conseillers chargés de tenir des audiences est insuffisant. Pour exécuter notre programme, le Tribunal doit pouvoir compter sur des conseillers qui possèdent les compétences et les talents relativement aux trois modes de transport.

En conséquence, le Tribunal a mis en place de nombreuses stratégies pour atténuer ces risques potentiels.

## ❖ Profil des dépenses

(En milliers de dollars)

| | 2006-2007 | 2007-2008 | 2008-2009 |
|---|---|---|---|
| **Dépenses prévues** | 1 329 | 1 433 | 1 660 |
| **Total des autorisations** | 1 564 | 1 597 | 1 847 |
| **Dépenses réelles** | 1 337 | 1 523 | 1 750 |




Pour les exercices 2006-2007 à 2008-2009, le total des autorisations comprend les crédits parlementaires, le budget principal des dépenses, le budget supplémentaire des dépenses et les rajustements reportés.

Pour l'exercice 2008-2009, le total des frais d'exploitation a augmenté de 226 000, comparativement à l'exercice précédent. En principe, l'augmentation s'explique comme suit :

- Le Tribunal a connu une augmentation de ses dépenses à l'égard de services professionnels et spéciaux pour entreprendre le projet de mise à jour du Site Web, et ce, dans le but de publier 3500 décisions sur le site Web du Tribunal.

Pour l'exercice 2007-2008, le total des frais d'exploitation a augmenté de 186 000 $, comparativement à l'exercice 2006-2007. En principe, l'augmentation s'explique comme suit :

- Les écarts à l'égard des ressources utilisées sont attribuables à des facteurs non contrôlables, notamment aux frais liés aux services juridiques, aux salles d'audience, aux déplacements, à la durée des audiences, à la rémunération, aux services d'interprètes, de sténographes judiciaires et de traducteurs. Les coûts moyens varient chaque année financière, puisqu'ils sont déterminés par le nombre d'audiences en révision et en appel et la complexité des dossiers.

## ❖ Tableau des dépenses prévues de l'Organisme

| (en milliers de dollars) | **Prévisions des dépenses 2009-2010** | **Dépenses prévues 2010-2011** | **Dépenses prévues 2011-2012** | **Dépenses prévues 2012-2013** |
|---|---|---|---|---|
| Audiences en révision et en appel | 1 337,0 | 1 337,0 | 1 337,0 | 1 337,0 |
| **Budget principal des dépenses** | **1 337,0** | **1 337,0** | **1 337,0** | **1 337,0** |
| | | | | |
| *Rajustements :* | | | | |
| Sécurité férroviaire | 98,0 | 40,0 | 40,0 | 40,0 |
| Montant reporté | 60,0 | - | - | - |
| Fonds additionnels de Transports Canada* | 271,0 | - | - | - |
| Cadre de politique sur les aéroports | - | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| **Total des rajustements** | **429,0** | **140,0** | **140,0** | **140,0** |
| | | | | |
| **TOTAL DES DÉPENSES DE L'ORGANISME** | **1 766,0** | **1 477,0** | **1 477,0** | **1 477,0** |

* Des fonds ont été demandés à Transports Canada afin d'embaucher du personnel supplémentaire et de tenir des séances de formation pour les nouveaux conseillers à temps partiel.

## ❖ Postes votés et législatifs

(En milliers de dollars)

| Poste voté ou législatif (L) | Libellé tronqué du poste voté ou législatif | 2009-2010 Budget principal des dépenses | 2010-2011 Budget principal des dépenses |
|---|---|---|---|
| 1 | Dépenses de fonctionnement | 1 219,0 | 1 219,0 |
| (L) | Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés | 118,0 | 118,0 |
| | **TOTAL** | 1 337,0 | 1 337,0 |

# Section II — Analyse des activités de programmes par résultat stratégique

## ❖ Résultat stratégique

L'objectif stratégique du Tribunal est de pourvoir le milieu des transports canadien d'un processus de révision par un organisme indépendant concernant les mesures administratives ou les mesures d'application de la loi.

La seule activité du Tribunal est de fournir un processus indépendant de révision aux secteurs aéronautique, ferroviaire et maritime, permettant ainsi aux titulaires de document de faire entendre leur requête. Le Tribunal constitue le seul forum permettant aux titulaires de document d'avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle. Il n'y a aucun chevauchement ou duplication du rôle du Tribunal avec celui d'un autre comité ou organisme ou d'une autre commission. Le Tribunal est particulier dans le secteur des transports, étant donné qu'il joue un rôle d'organisme juridictionnel.

### Audiences en révision et en appel

L'objectif est d'assurer le fonctionnement d'un tribunal indépendant chargé de répondre aux requêtes provenant du milieu des transports concernant la révision des mesures d'application de la loi et des décisions portant sur la délivrance des licences prises par le ministre des Transports aux termes de la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur la sûreté du transport maritime*, la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, la *Loi sur les transports au Canada*, la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* et la *Loi maritime du Canada*, et de tenir des audiences concernant ces requêtes.

## ❖ Activité de programme par résultat stratégique

| **Activité de programme 1 : Audiences en révision et en appel** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Ressources humaines (ETP) et Dépenses prévues (unité)** | | | | | |
| **2010-2011** | | **2011-2012** | | **2012-2013** | |
| **ETP** | **Dépenses prévues** | **ETP** | **Dépenses prévues** | **ETP** | **Dépenses prévues** |
| 12 | 1 337,0 | 12 | 1 337,0 | 12 | 1 337,0 |

| Résultats attendus de l'activité de programme | Indicateurs de rendement | Objectifs |
|---|---|---|
| Avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle | Audiences tenues en temps opportun | 100 % des décisions sont rendues dans un délai de 90 jours. |
| Des plans, des mesures et des dispositions sont en place pour assurer la prestation continue de services essentiels. Cela permettra à l'organisation de recouvrer ses données et ses biens. | Mise à jour du plan de continuité des activités.<br><br>Outils élaborés pour maintenir le plan de continuité des activités en cas de crise, comme le plan d'urgence et le plan et les mesures d'intervention d'urgence.<br><br>Détermination des groupes de travail relatifs aux différents comités de planification (planification des mesures d'urgence et planification des interventions d'urgence). | Mise à jour du plan de continuité des activités d'ici mars 2011.<br><br>Outils élaborés par le personnel et communiqués à ceux-ci d'ici mars 2011.<br><br>Août 2010. |

| | | |
|---|---|---|
| Informer davantage le milieu des transports et les intervenants clés pour qu'ils comprennent mieux le mandat, les services et les décisions du Tribunal | Renseignements sur le Tribunal accessibles en temps utile aux personnes non spécialisées dans le domaine du droit. | Continu |
| | Participation à des conférences et à des réunions d'associations professionnelles afin de favoriser l'engagement des citoyens et l'accès du public au programme du TATC. | Continu |
| | Promouvoir le programme du TATC lors d'événements publics comme les foires et les expositions. | Continu |
| | Établir et maintenir des partenariats avec le milieu des transports afin de répondre à divers besoins. | Continu |
| | Assurer la liaison avec d'autres tribunaux fédéraux. | Continu |

## ❖ Plan d'action économique du Canada (PAEC)

Un financement de 98 000 $ a été reçu pour appuyer la mise en œuvre des initiatives en matière de sécurité ferroviaire et améliorer le Programme d'amélioration des passages à niveau. Cette démarche vise à soutenir le Plan d'action économique du Canada qui figure au chapitre 3 du budget de 2009, sous la rubrique intitulée Mesures pour soutenir les entreprises et les collectivités.

## ❖ Leçons apprises

La seule activité du Tribunal est de pourvoir les secteurs aéronautique, maritime et ferroviaire d'un processus de révision indépendant permettant aux titulaires de document de faire entendre leur requête.

Par leçon apprise, on entend l'expérience acquise lors de la réalisation de programmes et la prestation de services qui pourrait donner une orientation à valeur ajoutée pour les futurs plans et efforts visant à atteindre des résultats. Un plan doit être établi pour prévoir les mesures et les orientations visées dans le prochain rapport sur les plans et les priorités et en faire le suivi.

Le seul objectif du Tribunal est de privilégier l'efficacité et l'indépendance et de surmonter le fardeau des délais et des coûts occasionné par le système judiciaire.

Pour promouvoir la communication entre les parties dans le but de régler les différends, le greffe encourage la divulgation des documents aux requérants, et ce, dans les plus bref délais. Afin de résoudre les questions en suspens qui peuvent retarder la tenue d'une audience, le greffe organise une conférence téléphonique avec un conseiller du Tribunal.

Les expériences relatives aux causes du secteur aéronautique s'avèreront précieuses au fur et à mesure que la complexité des causes augmentera dans les secteurs maritime et ferroviaire. Elles serviront de modèles dans les séances de formation.

## ❖ Avantages pour les canadiens

Le Tribunal est unique dans le domaine des transports, étant donné son rôle juridictionnel. Il fournit au titulaire de documents la possibilité de faire entendre leur cause de manière indépendante, informelle, équitable et dans un délai raisonnable.

Les causes portées devant le Tribunal sont de nature réglementaire et concernent des questions de sécurité et de sûreté.

Les indicateurs de rendement du Tribunal font en sorte que les causes sont entendues en temps opportun et que les renseignements sont publiés sur le site Web du Tribunal.

Le Tribunal assure un processus permettant de cerner rapidement les préoccupations techniques ou législatives dans le domaine des transports, ce qui permet de faire les modifications législatives nécessaires et de garantir aux Canadiens et aux Canadiennes le maintien et le renforcement de la sécurité des transports au Canada.

# Section III : Renseignements supplémentaires

## ❖ Autres sujets d'intérêt

**Personnes-ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires**

Tribunal d'appel des transports du Canada
333, avenue Laurier Ouest
Bureau 1201
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Téléphone : 613-990-6906
Télécopieur : 613-990-9153
Courrier électronique : info@tatc.gc.ca
Site Web : www.tatc.gc.ca

J. Richard W. Hall – président et premier dirigeant
Eleanor Humphries (en congé) – vice-présidente
Mary Cannon – greffière (régions de l'Ontario, des Prairies et du Nord et du Pacifique)
Monique Godmaire – greffière (Administration centrale et régions du Québec et de l'Atlantique)
Françoise Bodart – réviseure/rédactrice
Sylvie Fournier – adjointe administrative
Louise Lacroix – agente des finances, des contrats et de l'administration
Michel Meloche – chef des services à la haute direction

## Lois et règlements en vigueur

| | |
|---|---|
| *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* | L.C. 2001, c. 29 |
| *Règles du Tribunal d'appel des transports du Canada* | DORS/93-346 |
| *Loi sur l'aéronautique (et mesures législatives subordonnées)* | L.R.C. 1985, c. A-2 |
| *Règlement de l'aviation canadien* | DORS/96-433 |
| *Loi sur les transports au Canada* | L.C. 1996, c. 10 |
| *Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)* | DORS/99-244 |
| *Loi sur la sécurité ferroviaire* | L.R.C. 1985, c. 32 (4e suppl.) |
| *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* | L.C. 2007, c. 1 |
| *Loi sur la sécurité du transport maritime* | L.C. 1994, c. 20 |
| *Règlement sur la sûreté du transport maritime* | DORS/2004-144 |
| *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* | L.C. 2001, c. 26 |
| *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires* | DORS/2008-97 |

## Rapport annuel prévu par la Loi et autres rapports du Tribunal

*Rapport ministériel sur le rendement*
*Rapport sur les plans et les priorités*
*Rapport annuel*
*Guide des requérants*